

Aan: https://www.internetconsultatie.nl/capaciteitsverdeling_dienstregelingsjaar_2027/reageren

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar vervoer en spoor (OVS)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: consultatiereactie van RailGood op wijziging besluit capaciteitsverdeling voor 2027

Langbroek, 13 november 2024

Geacht ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Deze brief is de consultatiereactie van RailGood, de ondernemersorganisatie voor commerciële ondernemingen in het spoorgoederenvervoer in Nederland, op de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling voor het dienstregelingsjaar 2027. RailGood stuurt deze brief namens Alstom Traction, Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rotterdam Rail Feeding, Rail Cargo Group, Rail Force One, Raillogix, RTS Rail Transport Service, Railport Brabant/BTT Multimodal en SBB Cargo International (hierna RailGood).

RailGood maakt hierbij de volgende punten kenbaar als consultatiereactie:

- 1) Dit is de zoveelste consultatie van (wijzigingen van) het besluit capaciteitsverdeling. RailGood constateert dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna lenW) zelden tot nooit iets nuttigs voor de belanghebbenden in het commerciële (goederen)vervoer op het Nederlandse spoor doet met ingediende consultatiereacties. Het lijkt er sterk op dat lenW zich steeds weer alleen wenst te focussen op het geven van prioriteit aan openbaar vervoer per spoor, in het bijzonder staatsbedrijf NS. Hoe stuurt lenW ProRail daarbij aan op het faciliteren van een concurrerend spoorgoederenvervoer t.b.v. een goede bereikbaarheid en multimodaliteit voor verladers/de Nederlandse en Europese economie en modal shift van weg naar spoor?
- 2) Al vaak is door RailGood aangegeven dat de 'minimum niveaus' voor het spoorgoederenvervoer én het kader voor de reservering van voor het goederenvervoer hard noodzakelijke ad hoc spoorcapaciteit niet voldoen voor het vraag gestuurde goederenvervoer per spoor. Dit zowel kwantitatief als kwalitatief niet op diverse spoorroutes waar ook goederenvervoer over kan worden afgewikkeld. Spoorgoederenvervoer concurreert met het super competitieve en relatief goedkope wegtransport en met logistieke (spoor)ketens via buitenland havens en terminals (inclusief multimodale knooppunten). Het wegtransport heeft geen hinder van dergelijk belemmerende nationale regelgeving op een wegennet waarop ook personenvervoer en goederenvervoer in gemengde vorm wordt afgewikkeld. Er is geen eerlijk marktspeelveld voor het goederenvervoer per spoor en lenW veroorzaakt dit al vele jaren met het Besluit capaciteitsverdeling.

Op relevante goederenroutes wordt het spoorgoederenvervoer al jaren te veel ondernemersruimte ontnomen door lenW en zijn uitvoeringsorganisatie ProRail. Op de Bentheimroutes en de goederenroute via Herzogenrath (van regulier belang voor onder andere intermodaal vervoer en vervoer van natte bulk, en tevens een relevante omleidroute) is dit nu al het geval. Met deze

wijziging dreigen er ook problemen op de Brabantroute met de volstrekt onvoldoende minimum niveaus tussen Eindhoven en Venlo met 1 goederenpad buiten de OV-spits, nul in de OV-spits van in totaal 5 uur plus schaduwwerking per werkdag (m.u.v. tijdens omleidbedrijf derde spoor). Ook de bereikbaarheid per spoor van haven- en industriegebied Amsterdam-IJmond staat onder druk, zowel in de Noordzee - Baltic corridor als de Rijn-Alpen-Centraal0/Zuidoost-Europa corridor (waarover hierna meer). Zeker in de spits (met alle schaduwwerking van dien).

Dat uit zich in kwantitatief en kwalitatief onvoldoende spoorcapaciteit voor goederenvervoer. Het gaat daarbij om niet mogen rijden als de markt daarom vraagt (marktbehoefte), onnodige lengtebeperkingen (die ten koste gaan van de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer), non-commerciële stops die leiden tot extra kosten, extra rijtijd en lengtebeperkingen). Ook betekent dit (fors) omrijden voor goederentreinen en langere levertijden aan de verladers (de (potentiële) klanten van het spoorgoederenvervoer). Dit frustriert modal shift van weg naar spoor en werkt port shift en terminal shift in de hand en brengt substantiële extra kosten voor het spoorgoederenvervoer met zich mee.

Op 19 juni 2018 zei de staatssecretaris van IenW (IENW/BSK-2018/124486) toe dat "bij de herziening van het Besluit capaciteitsverdeling ook mee wordt genomen dat het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter kan zorgen voor flinke kostenverlaging in met name het intermodaal vervoer, zodat ook de prijs van het vervoer voor verladers flink kan dalen". Daarvan is niets terecht gekomen, sterker nog de situatie is verslechterd met wijzigingen op het Besluit capaciteitsverdeling. Capaciteitsaanvragen met fors korte treinlengtes dan 740 m (ca 570-690 m) zijn afgewezen. Vaak doordat wachtpalen niet lang genoeg zijn en omdat de Nederland de TEN-T verplichting voor 740 meter treinlengte-routes aan zijn laars lapt door langjarig niet te investeren in het spoor en tegelijkertijd goederenvervoer de laagste prioriteit geeft in het Besluit capaciteitsverdeling (t.o.v. OV en internationaal commercieel personenvervoer). Hoezo betrouwbare overheid? Tweede Kamer moties worden ook niet uitgevoerd (o.a. motie Minhas december 2022).

Ook werd op 19 juni 2018 door de staatssecretaris van IenW toegezegd dat in het Besluit capaciteitsverdeling zou worden bezien hoe een betere borging gecreëerd kan worden van de kwaliteit en flexibiliteit van goederentreinpaden in de dienstregeling (de intensivering van het reizigersvervoer in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor geeft daar aanleiding toe". Daar is niets van terecht gekomen, met uitzondering van omleidcapaciteit voor goederentreinen tijdens de werkzaamheden aan het Duitse 'derde spoor' tussen Zevenaar en Oberhausen (ABS 46/2).

Met de minimum niveaus op zowel de Brabantroute als de Bentheimroutes kan het commerciële spoorgoederenvervoer NIET uit de voeten zodra er nog meer spoorcapaciteit door het personenvervoer wordt aangevraagd. Dit betreft in ieder geval:

- a) de Brabantroute: Kijfhoek Zuid aansluiting - Breda - Tilburg - Eindhoven - Venlo - grens Kaldenkirchen, vice versa,
- b) de Bentheimroutes:
 - i) Betuweroute - aftakking Elst - Arnhem - Deventer - Hengelo - grensovergang Bad Bentheim, vice versa,
 - ii) Zuidwest-Nederland/Antwerpen - Tilburg - Den Bosch - Utrecht - Amersfoort - Deventer - Hengelo - grensovergang Bad Bentheim, vice versa,
 - iii) + Zuidwest-Nederland/Antwerpen - Tilburg - Den Bosch Betuweroute - aftakking Elst - Arnhem - Deventer - Hengelo - grensovergang Bad Bentheim, vice versa,
 - iv) TATA Steel Beverwijk - Amsterdamse havens - Amsterdam - Hilversum - Amersfoort - Apeldoorn - Deventer - Hengelo - grensovergang Bad Bentheim, vice versa,
- c) TATA Steel Beverwijk - Amsterdamse havens - Amsterdam - Utrecht - aftakking Meteren Betuweroute, vice versa.

Dit betreft allen routes van het Europese TEN-T spoorgoederennetwerk.

Nu gaat het ministerie het segment commercieel personenvervoer, dat zeker óók recht heeft op een fair aandeel in de spoorcapaciteit in Nederland, meer ruimte bieden. Op boven genoemde spoorlijnen waar de capaciteit reeds krap of schaars is, betekent dat nog meer dringen om te spoorcapaciteit omdat binnenlands OV de prioriteit heeft via dit Besluit capaciteitsverdeling. gevolg: aanmerkelijk risico op nog minder ondernemersruimte op het Nederlandse spoor is ongewenst voor het spoorgoederenvervoer en zijn klanten. Niet voor het eerst kaart RailGood dat aan bij lenW. Het zal reverse modal shift met alle negatieve gevolgen van dien voor de overheid, de wegverkeersveiligheid, congestiekosten en ook milieu en klimaat. Zie het onderzoek van het KiM uit maart 2023 in opdracht van lenW.

- 3) RailGood begrijpt verder niet goed waarom Defensie een aparte status in de wijziging van het Besluit krijgt. Defensie kan als 'authorized applicant' (ladingsbelanghebbende zijnde niet spoorwegonderneming) toch ook via iedere keer een vijfjarige kaderovereenkomst spoorcapaciteitsreserveringen doen, die ProRail vervolgens dient mee te nemen in het jaardienstcapaciteitsverdeelproces binnen redelijke (lees eerlijke, niet-benadelende en heldere) verkeers-/vervoers-logistieke kaders (te publiceren in de netverklaring).

Onduidelijk is daarbij tot wanneer spoorcapaciteit die voor het ministerie van Defensie wordt gereserveerd, maar die vervolgens niet wordt afgenomen, weer terug wordt gegeven door ProRail aan het ad hoc spoorgoederenvervoer en eventueel ook ad hoc commercieel personenvervoer. Het is van belang dat dit tijdig gebeurt (dus bij voorkeur een aantal maanden vooraf aan uitvoeringsdag), anders kunnen de commerciële vervoerders deze vrijvallende spoorcapaciteit commercieel zeker niet meer gebruiken en is deze hooguit nog bruikbaar voor de bijsturing door ProRail Verkeersleiding.

- 4) Nadere regels hierover opnemen in de netverklaring van ProRail brengt hetzelfde probleem met zich mee als hiervoor geschetst m.b.t. lenW wat betreft consultatie van belanghebbenden in het spoorgoederenvervoer, namelijk dat al sinds jaar en dag ProRail zelden zienswijzen/consultatiereacties op de ontwerp-netverklaring en aanvullingen op de netverklaring serieus neemt en zich inspant om met deze inbreng wat te doen.
Veel treinen met defensiematerieel (ook van de NATO) zijn internationaal, dus is de vraag hoe dit in omringende landen dan vervolgens geregeld is? Een nationale benadering gaat niet werken. RailGood vindt het overigens wel belangrijk dat treinen met militair materieel en militaire logistiek worden gefaciliteerd in Nederland en Europa om te voorkomen dat het Putin-regime zijn grens niet nog verder naar het westen verschuift, en dat als daar urgentie dan wel prioriteit voor is, geregeld wordt via een 'noodknop' dat deze treinen voorrang hebben op alle andere treinen. Voorkomen moet echter worden dat extra politieke wensen en Europese verplichtingen steeds worden afgesnoept van de spoorcapaciteit voor commercieel goederenvervoer en niets wordt afgesnoept van de spoorcapaciteit voor het OV. RailGood tekent daarbij aan dat spoorcapaciteit voor het OV lang niet altijd overall goed benut (er vallen nogal eens treinen uit; zie o.a. in Zuid-Limburg) en de onderbezetting van de spoorcapaciteit voor het OV zit in de (onder)bezetting van de OV-treinen en het steeds meer met korte treinen rijden (dus (relatief) geen wezenlijke toename van de (bezette) zitplaatskilometers, zeker buiten de spitsuren. Over goede benutting en maatschappelijke waarde gesproken.
- 5) Meer regie bij ProRail neerleggen is alleen verantwoord als ProRail niet met zijn rug naar de markt staat en daadwerkelijke klantwaarde wenst te leveren aan ook het spoorgoederenvervoer en zich daarbij inzet voor (en ook afgerekend wordt door lenW op) het succesvol faciliteren van de marktbehoefte van commerciële vervoerders (goederenvervoerwaarde). De in het AEF rapport 'Eindrapportage Evaluatie Besluit capaciteitsverdeling' (13 juli 2018) benoemde organisatie- en

cultuuropgave is hier aan de orde. Geconstateerd kan worden in 2024 dat deze slag heeft niet plaatsgehad. Quote uit het rapport van AEF: "Het realiseren van een stevigere rol voor ProRail is niet enkel een juridisch vraagstuk over formele bevoegdheden. Het hebben van regie is ook een organisatorische en cultuuropgave. Deze opgave stelt eisen aan de beheerder: zij moet met expertise kunnen optreden en haar nieuwe bevoegdheden claimen en uitoefenen. Dit vraagt ook een cultuuromslag in de sector, waar de overlegcultuur de norm is en daarmee alles onderhandelbaar. ... Het is van belang om samen met de sector te kijken hoe de regierol werkenderwijs tot stand kan komen en of de voordelen van het huidige overlegmodel (deels) kunnen worden behouden". Moet lenW niet ook hierop ProRail aansturen? De beleidsneutrale verlenging van de beheersconcessie en de reactie van lenW op de zienswijze van RailGood hierop zijn niet hoop gevend.

Tot slot

Namens Alstom Traction, Hupac, Lineas, LTE Netherlands, Rotterdam Rail Feeding, Rail Cargo Group, Rail Force One, Raillogix, RTS Rail Transport Service, Railport Brabant/BTT Multimodal en SBB Cargo International, vertrouw ik erop hiermee aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een heldere consultatiereactie te hebben gegeven. Aarzel niet met mij contact op te nemen indien er behoefte is aan nadere toelichting. Hopende dat er dit keer wel wat worden gedaan met deze consultatiereactie,

met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood